MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 2–3 Warszawa, 15 marca 1946 Rok II



Będę marynarzem!







Z wojny na Dalekim Wschodzie

Uderzywszy podstępnie na Hawaje, 6 grudnia 1941 roku, rozpoczęli Japończycy dawno wymarzony pochód ku panowaniu nad światem. Po wstępnych triumfach, zakończył on się smutnie wybuchem bomby atomowej w Hiroszimie.

Propaganda japońska działała nie gorzej od niemieckiej. Czytaliśmy w gazetach, że flota aliancka na Pacyfiku nie istnieje, Australia, powtarzając starożytne słowa „Hannibal ante portas" — oczekiwała lada dzień inwazji.

Jednak zimną krew anglosasów i koncepcje strategiczne dowództwa amerykańskiego robiły wyłom po wyłomie w potężnej machinie nowoczesnej, despotycznej Kartaginy.

Idąc od wyspy do wyspy, niszcząc flotę i lotnictwo japońskie osiągnięto to, iż pod koniec wojny Japonia miała już tylko nędzne resztki swojej wielkiej niegdyś floty.

Fragmenty tej dramatycznej walki pokazują załączone zdjęcia:

Rys. 1. „Ładunek" dla Manilli! Rys. 2. Ostatnie chwile krążownika japońskiego. Rys. 3. Amfibie (połączenie czołgu z łodzią) zbliżają się do brzegów Iwo Jimy. Rys. 4. Piechota marynarki ląduje na wyspie Tinian. Rys. 5. W kilka godzin po wylądowaniu, zalewa Iwo Jimę, potop amunicji i prowiantu dla walczących wojsk. Rys. 6. Nie wszyscy Japończycy popełnili harakiri. Oto długie szeregi jeńców w obozie na wyspie Guam.







Co niesie światu bandera polska

Mówić, że hasło „Za naszą wolność i waszą" powstało w okresie formowania się legionów Dąbrowskiego, pierwszej demokratycznej armii polskiej, jest zbytnim uproszczeniem. Choć nie ubrane w słowa, tkwiło ono od wieków w najgłębszych pokładach duszy polskiej.

Ono kazało Władysławowi Warneńczykowi biec na pola Bałkanu, ono kazało Janowi Sobieskiemu ruszyć pod Wiedeń i ono kazało Kościuszce i Pułaskiemu popłynąć do Ameryki.

A czy nie w imię tego hasła zginął pod Legnicą, na czele rycerstwa europejskiego, Henryk Pobożny, czy nie ono zagrzewało do walki zastępy polskie pod Grunwaldem?

Realizację tego hasła wielu z Was mogło również widzieć na własne oczy w r. 1939. Gdy jeden naród po drugim uginał się pod terrorem potęgi hitlerowskiej, gdy zdawało się, że fala barbarzyństwa zaleje świat, jeden tylko naród, nieliczny, powiedział twardo „nie!". I to nie tylko w imię własnych interesów, ale i w imię najwznioślejszych ideałów ludzkości. Znów, jak niegdyś, stały się aktualne słowa poety francuskiego, wystosowane do Polski i mające Ją symbolizować:

„Nadzieja półpobitych — dom złoty,
Świątynia miecza i wieża kości słoniowej".

Nie pragniemy tu wywyższać się ponad inne narody, nie chcemy powtarzać frazesów o tym, że my pierwsi wzięliśmy na siebie najwścieklejszą furię hitlerowską, że walczyliśmy sami, że nie wydaliśmy ani jednego zdrajcy — to są fakty znane. Pragniemy tylko, abyś, młody marynarzu, jadąc w świat, nie czuł kompleksu niższości na widok wspaniałych okrętów, portów i bogactwa materialnego innych. Bogactwo bywa często następstwem oportunizmu życiowego i niewrażliwości na cudzą niedolę. Jeżeli więc okręt zawiezie cię do innych, szczęśliwszych krajów, pamiętaj, abyś nie brał zewnętrznych efektów za rzecz najważniejszą.

Nie mieliśmy wielkich odkrywców, eksploratorów, to prawda, ale ma to i dobre strony. Bandera polska jest jedyną, na której nie ma krwi ludów kolorowych. Epoka zdobyczy kolonialnych, to tragiczna karta w dziejach cywilizacji. Spójrzcie naprzykład na mapę t. zw. Indii Zachodnich, zawędrujcie na Kubę, Jamajkę, Haiti — czy znajdziecie tam chociaż jednego Indianina, prawego dziedzica tych ziem? A przecież były one odkryte tak niedawno. Pojedźcie na wyspy Oceanii, na Markizy. Gdy Europejczycy przybyli, było tam około 100.000 tubylców dorodnych, zdrowych i szczęśliwych. Dziś jest ich mniej niż 2.000, pędzących nędzny, apatyczny żywot rozbitków życiowych.

Słusznie szczycimy się wielkimi podróżnikami i żeglarzami epoki odkryć geograficznych. Należą oni do całej ludzkości. Ale nie możemy zapomnieć, że Magellan za skradzioną łódź — zbombardował Guam, spalił 50 domów i zabił 7 tubylców, że Bougainville, po urządzeniu masakry wśród tubylców, pisze: „Zastosowałem środki, które uniemożliwiłyby powtórzenie się dyshonorów przez kogoś tak niższego od naszej wyższości". Nawet Cook, najbardziej ludzki z eksploratorów, bił Maorysów, gdy nie chcieli wejść na pokład. Pierwsi konkwistadorzy hiszpańscy pili krew Indian, a Niemcy, opanowawszy na kilkanaście lat Wenezuelę, pokazali takie zdziczenie i bestialstwo, że imię ich do dzisiaj jeszcze budzi grozę.

Czy ta postawa eksploratorów w stosunku do ludności tubylczej była konieczną samoobroną? Nie zawsze. Oto co opowiada pisarz O'Brien na temat mieszkańców Markizów: „Ich ciała były tak piękne, jak modele posągów greckich, ich serca szlachetne, a umysły głodne nauki o wszystkich dobrych rzeczach". Dodajmy, że na niektórych wyspach Europejczycy nie znaleźli ani śladu broni, że wyspiarze rozbroili się już przed wieloma wiekami. A mimo to, konkluduje wspomniany pisarz, „cywilizowani działali bardzo często z daleko większą dzikością i okrucieństwem niż dzicy".

Czy, gdybyśmy brali aktywny udział w epopei odkryć geograficznych, mielibyśmy również tyle grzechów na sumieniu? Trudno przewidzieć. Może odpowiedzi udzielą nam ci nieliczni Polacy, których los rzucił za oceany i którzy zetknęli się tam z ludami kolorowymi.

Admirał Arciszewski, opanowawszy dla Holandii Brazylię, daje wolność Indianom, Kościuszko — cały majątek, ofiarowany mu z tytułu walk o niepodległość Ameryki, przeznacza na rzecz kształcenia murzynów i zakłada w Newark szkołę dla uwolnionych niewolników „aby uczynić z nich pełnoprawnych, światłych obywateli". Domeyko, znalazłszy się w Chili, jedną z pierwszych swoich książek pisze w obronie ostatniego wolnego narodu Indian, Araukanów, ks. Beyzym na dalekiej wyspie poświęca swoje życie czarnym trędowatym.

Jeżeli więc w jakimś dalekim porcie, na dźwięk słowa polskiego lub na widok polskiej bandery, spotkasz się z życzliwym uśmiechem tego lub innego kolorowego bliźniego, nie patrz na to, jako na niezwykłe zjawisko. Inni tam już przed Tobą byli.

Do narodów cywilizowanych utorował Ci drogę Kopernik, Sobieski, Chopin, ale do serc nieszczęśliwych częstokroć ludów kolorowych utorowało Ci już kiedyś polskie, czułe na cudzą niedolę i nieszczęście, serce. Serce, które znalazło realizację w jednym z najpiękniejszych haseł, jakie ludzkość wydała: „Za naszą wolność i waszą".

W. S.

A. Tatomir

Na szlaku morskim pierwszych Piastów

Chcąc śledzić od początku historię dążeń Polski do morza, trzeba cofnąć się bez mała tysiąc lat wstecz, w przeszłość równie odległą, jak odmienną od dzisiejszej naszej rzeczywistości. Trzeba pomknąć szlakami wyobraźni do czasów, kiedy w Polsce nie było ani miast murowanych, ani dróg bitych, ani kolei żelaznych, ani wielkich fabrycznych gmachów. Poza nielicznymi grodami i wsiami, rosły na wielkich przestrzeniach naszej ojczyzny nieprzebyte puszcze, tu i ówdzie ustępujące miejsca rzekom, połyskiwały tafle ogromnych jezior, szerokimi pasmami rozlewały się niedostępne bagna i moczary.

W tej to lesistej i wód pełnej krainie, kładli pierwsi Piastowie podwaliny pod nasze państwo. I trzeba stwierdzić, badając najdawniejsze ślady naszej historii, że wśród szlaków wytyczonych wówczas przez nich, mających zapewnić Polsce nieodzowne warunki rozwoju, wyraźnie po dzień dzisiejszy rysują się szlaki wiodące ku morzu, wzdłuż Wisły i Odry. A co ciekawsze, na jednym z tych szlaków, nadodrzańskim, zaczyna się oficjalna, gęsim piórem na pergaminie pisana historia Polski. Jest to mianowicie wzmianka niemieckiego kronikarza Widukinda o walkach, toczonych przez Mieszka I nad dolną Odrą w roku 963 a zatem na kilka lat przed przyjęciem przez Polskę chrztu. Nie ulega wątpliwości, że w tym czasie ekspansja piastowskiego państwa, które panowało już nad Odrą górną i średnią, kierowała się ku ujściu tej rzeki, ku zachodniemu Pomorzu. Zamieszkałe ono było od wieków — tak jak i Pomorze wschodnie — przez krewniaków Polan t. zw. ogólnie Wendów, t. j. Obotrytów, Weletów i t. p., tworzących wspólnie liczną grupę szczepów lechickich. Ludność ta posiadała już wtenczas dość znaczną kulturę o charakterze żeglarsko-handlowym. Mieszko od roku 966 władca chrześcijański, ćwierć wieku walczył o umocnienie tam swoich wpływów. Po długich bojach zdobył przede wszystkim w ujściu Odry najważniejszy po Szczecinie gród, jeden z największych w Słowiańszczyźnie — Wolin. Po tym poszło uzależnienie od Polski prawie całej tej ziemi. A trzeba podkreślić, że była to walka nie tylko z Pomorzanami, ale i z wdzierającymi się na południowy brzeg Bałtyku ruchliwymi, dzielnymi Normanami (głównie Duńczykami) oraz z różnymi, łączącymi się z wrogami Polski, awanturnikami niemieckimi.

Następca Mieszka I, Bolesław Chrobry Wielki, który władał już i Szczecinem, wprowadza na Pomorzu zachodnim nie tylko administrację polityczną w postaci ustroju grodowego, ale i kościelną, zakładając w Kołobrzegu stolicę biskupią, zależną od arcybiskupa gnieźnieńskiego. Ówczesny Kołobrzeg leżał bardziej na południe od dzisiejszego miasta tej nazwy, a wylotem grodu sięgał ku morzu. Nie był to wówczas gród największy na Pomorzu zachodnim. Ustępował on co do wielkości i znaczenia Szczecinowi i Wolinowi, ale wybrał go Bolesław na stolicę biskupią, bo mniej był pod wpływami kultury pogańskiej. Miał też niemałe znaczenie handlowe: produkował bowiem na większą skalę sól i był stacją dla handlu śledziami z Południem.

Pierwszy biskup kołobrzeski, Niemiec na polskiej służbie, prowadził na Pomorzu z ramienia króla polskiego misję cywilizacyjną, niszczył bożki pogańskie, założył katedrę, a biorąc jakby symbolicznie morze we władanie chrześcijaństwa, wbił przy brzegu wielkie, poświęcone głazy.

Tymczasem Bolesław ustaliwszy zarząd polski na Pomorzu zachodnim, osadził tam na namiestnictwie, jak to było wówczas zwyczajem, któregoś z dalszych krewniaków i w ten właśnie sposób w Szczecinie, podobnie jak i w Gdańsku, powstały osobne dynastie. Mieli z nimi potem Piastowie, pragnący wzmocnić panowanie Polski nad morzem, nieraz duże kłopoty.

Po śmierci Chrobrego związki Polski z Pomorzem zachodnim zaczęły się rozluźniać. Odpadło ono od Polski podczas wielkiej katastrofy za Mieszka II, kiedy to państwo nasze wstrząsały zamieszki wewnętrzne i najazdy nieprzyjaciół od zewnątrz. Wprawdzie Kazimierz Odnowiciel, odbudowując państwo, ponownie rozciągnął zwierzchnictwo nad Pomorzem, ale już za Bolesława Szczodrego związek ten zerwał się znowu. Nie dały następnie wyników trzykrotne wyprawy na Pomorze Władysława Hermana. Wziął tam górę, częsty wówczas w ogóle w Europie, separatyzm dzielnicowy. Podobnie jak morze pochłonęło owe poświęcone głazy kołobrzeskie, tak fale pogaństwa zalały z powrotem ziemię pomorską. I nie ma co się temu dziwić. To nie tylko przejściowa słabość Polski, ale samo położenie geograficzne zachodniego Pomorza opóźniało ściślejsze zespolenie tej krainy z polską macierzą. Ciągnęły się bowiem pograniczem Pomorza od strony Polski niezmierzone puszcze, a dalej, ku południowi, płynęła szerokowodna, bagnista, pełna zakrętów, niespodziewanych odnóg i rozlewisk, Noteć. Unosiły się nad nią niezdrowe mgliska i opary, straszyli ówczesną ludność legendarni mieszkańcy tych błot i wód: złośliwe strzygi, wieszczyce, upiory i wilkołaki...

Ponad wszelkie jednak przeszkody silniejsza była racja stanu, interes państwa, który domagał się utrzymania dla Polski jak najdłuższej linii brzegowej Bałtyku i trwałego związania z resztą kraju pobratymczej, nadbrzeżnej ludności. Wyrazicielem tej właśnie racji stanu był król, który ponownie czujny wzrok ku Pomorzu skierował, trzeci z wielkich Bolesławów, Krzywousty. Walczył on z Pomorzanami już jako młody chłopiec — wilczym synem przez nich zwany — i długie lata swego życia strawił

w wojnach o to, by na zawsze wbić głazy ze znakiem Polski w fale Bałtyku.

W niezmiernie uciążliwych, ze względu na teren i zacięty opór pogańskich Pomorzan, walkach, ze zmiennym prowadzonych szczęściem, zdobywa Krzywousty w latach 1102 — 1121 najpierw grody otwierające drogę w głąb kraju (jak Międzyrzecz, Wieleń, Nakło, Czarnków, Wyszogród nad Wisłą), po czym dociera do Belgardu, Kołobrzega, Szczecina. A trzeba pamiętać o tym, że walki na Pomorzu nie pochłaniały Krzywoustego wyłącznie. Wiele trudności w polityce wewnętrznej i zewnętrznej sprawiały mu wichrzenia brata Zbigniewa. W roku zaś 1109 stoczyć musiał wielką wojnę z cesarzem Henrykiem V, upamiętnioną legendarną na poły obroną Głogowa.

Sukces na Pomorzu był w rezultacie niewątpliwie wielki, ale, biorąc realnie, połowiczny. Ówczesny układ stosunków politycznych w tej części Europy nie pozwolił Krzywoustemu na pełne zjednoczenie Pomorza zachodniego z Polską, tak, jak się to stało z Pomorzem gdańskim. Zachowało ono pod zwierzchnictwem Polski charakter odrębnego księstwa z własną dynastią. Książę Pomorza musiał płacić Polsce znaczną daninę, dostarczać żołnierzy na wyprawy wojenne, a przede wszystkim zgodzić się na chrystianizację kraju. Odtąd jedna po drugiej suną na Pomorze, pod ochroną sił zbrojnych Polski, wyprawy misyjne, które zwolna utrwalają tam chrześcijaństwo i cywilizację. Ta misja cywilizacyjna Polski, o wiele wcześniejsza od jakichkolwiek wpływów kultury niemieckiej, jest obok geograficznych, etnograficznych i innych historycznych praw — jednym z najważniejszych tytułów do ponownego i trwałego już związania Pomorza zachodniego z polską ojczyzną.

Że się tak nie stało wcześniej, wina to najbliższych następców Bolesława, którzy nie wykonali ideowego jego testamentu i wśród sporów rodzinnych, i dzielnicowych, dopuścili do utraty, i to na rzecz Niemców, nie tylko Pomorza zachodniego, ale w ogóle nadodrzańskich brzegów. Ten błąd pociągnął za sobą z czasem wiele innych i — można poniekąd powiedzieć — przyczynił się, mimo okresów świetności naszych dziejów, do upadku państwa w wieku XVIII, do tragedii lat 1939—1944.

Musi to dobrze zrozumieć nasze społeczeństwo, a szczególnie ucząca się historii młodzież, z pośród której wyjdą przyszli kierownicy naszego państwa. Muszą zdawać sobie z tego sprawę należycie nasi żołnierze, robotnicy, chłopi — idący dziś śladami pierwszych Piastów ku morzu.

A. Tatomir

POŁÓW WIELORYBÓW



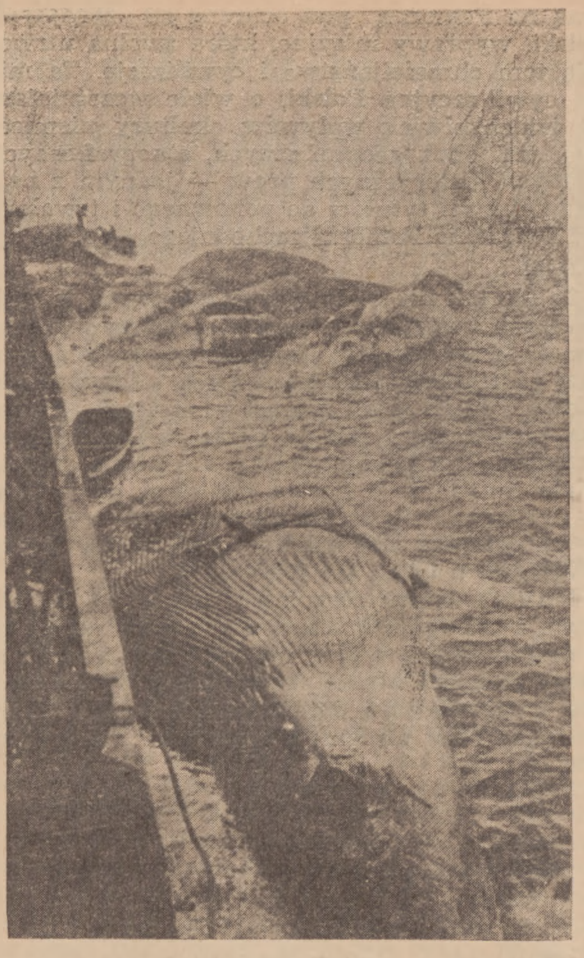
Rys. 1.

Gdyby powiedziano Ci, miły Czytelniku, że jadłeś dziś wieloryba na śniadanie, uśmiechnąłbyś się prawdopodobnie z niedowierzaniem.

A jednak w wielu domach polskich było to dzisiaj faktem. Jeżeli bowiem ktoś z Twego otoczenia otrzymał paczkę UNRRA, a w niej pudełko margaryny, śmiało powiedzieć może, iż wieloryba kosztował. Wyrażając się jaśniej — margaryna, która w tych paczkach się znajduje, w dużym procencie robiona jest z tłuszczu wielorybiego.

W ostatnich latach Niemcy przede wszystkim celowali w wyszukiwaniu różnych surowców i źródeł jadalnych, którymi mogliby nakarmić swoje wiecznie głodne rzesze. Obecnie trudne warunki powojenne zmuszają i inne państwa do czynienia poszukiwań w tym kierunku. I tutaj zwrócono uwagę na wieloryby. Dotychczas mięso ich, jako produkt jadalny, było pogardzane. (Wyjątek pod tym względem stanowili Eskimosi). Tymczasem dokonane eksperymenty wykazały, iż dobry befsztyk z wieloryba nie ustępuje prawie pierwszorzędnej cielęcinie. Co więcej, mięso to zawiera 85 procent proteiny.

Nic więc dziwnego, że zaraz po zakończeniu wojny, zaczęto myśleć o eksploatacji tego źródła pokarmu na wielką skalę. Przez całą wojnę



Rys. 2.

wielorybnictwo było zarzucone ze względu na niebezpieczeństwo łodzi podwodnych i lotnictwa. Wspomnieć można jedynie o sporadycznych i hazardownych połowach na wodach dalekiej Antarktydy. To też „populacja“ wielorybia w morzach, nie nagabywana przez sześć lat, wzrosła ogromnie i odnośne rządy spodziewają się, że uzyskają w tym pierwszym sezonie powojennym dużo mięsa i tłuszczu dla głodnej Europy.

Ponieważ dużo statków wielorybniczych wprzęgnięto w służbę Marsa i wiele z nich zatonęło, nie należy oczekiwać w bieżącym sezonie osiągnięcia poziomu przedwojennego. Wszelkie jednak wysiłki są robione, aby haracz, złożony przez mieszkańców oceanu, był jak najwyższy.

Oto pod koniec ubiegłego roku nowoczesna armada okrętów wielorybniczych opuściła porty Anglii i Norwegii, udając się na siedmiomiesięczną wyprawę eksploatacyjną. Składa się ona z 6 dużych okrętów, t. zw. „pływających fabryk“ oraz z licznej flotylli mniejszych ścigaczy. Ekspedycji przyświeca cel zdobycia około 16.000 „błękitnych“ wielorybów, co, po uwzględnieniu, że jeden z nich daje około 20 ton oleju, daje pojęcie o wartości kampanii.

Jak wiadomo, wieloryb nie jest rybą, lecz gorącokrwistym ssakiem, spędzającym całe swoje życie w wodzie. Należy on do rodziny Cetacea (razem z delfinem) i może być łatwo podzielony na dwie klasy: wieloryba fiszbinowego i wieloryba zębatego. Warto zauważyć, że pierwszy bywa przeważnie nieszkodliwym i że klasa ta obejmuje jedyne wieloryby, które są obecnie ekonomicznie ważne dla człowieka. Druga klasa obejmuje dużo agresywnych wielorybów, które nie są poławiane.

Wszystkie wieloryby mają pewne cechy charakterystyczne, nie spotykane u żadnych innych stworzeń. Wydaje się słuszne twierdzenie, że w swoim czasie miały one cztery nogi, gdyż są odpowiednie organy szczątkowe. Tylko bujna fantazja zdolna jest wyobrazić sobie stworzenie, jakim mógł być wieloryb; ze względu na rozmiary i zdolność poruszania się w wodzie i na lądzie — mało było stworzeń, mogących go przewyższyć.

Ich głowy są zawsze bardzo duże, połączone bezpośrednio z korpusem, bez szyi. Mózg, chociaż stosunkowo niewielki, jest bardzo skręcony, co dowodzi wysokiej inteligencji.

Otwór paszczy jest olbrzymi, lecz u wielu wielorybów gardło jest wielkości małego jabłka. To ostatnie spowodowane jest przez ciekawe urządzenie kanału oddechowego, który idzie wprost z nozdrzy do płuc, bez komunikowania się, jak u większości innych ssaków, z jamą ustną.

W ten sposób wieloryby mogą oddychać tylko przez nozdrza, które umieszczone są na wierzchołku głowy i pierwsze ukazują się na powierzchni wody. Bardzo duże płuca pozwalają zwierzętom pozostawać pod wodą dłuższy okres czasu, lecz kiedy wieloryb płynie na powierzchnię, aby odetchnąć, zdradza swą pozycję przez wyrzucenie w górę wysokiej fontanny wodnej. Jest to spowodowane tym, że zużyte powietrze i para wodna jest wydalana właśnie w chwili, gdy wieloryb osiąga powierzchnię. Znaczne wchłanianie powietrza, które następuje potem, odbywa się szybko i cicho.

Wieloryby nie posiadają zdolności wokalnych, lecz mają za to bardzo wyczulony słuch, zwłaszcza gdy nozdrza są otwarte. Ta zdolność zmusza łowców do zachowania wielkiej ostrożności przy podkradaniu się do wielorybów, gdyż mogą one słyszeć hałas maszyn okrętowych, a nawet okrzyki załogi.

Sen, o ile wiemy, nie jest potrzebny większości wielorybów. Obserwacje dowiodły, że pływają one około 24 godzin na dobę. Źródłem cennego oleju jest t. zw. „bluber“, gruby, podskórny kożuch tłuszczu, który może być pocięty tylko ostrym nożem. „Kożuch“ ten okrywa całe ciało wieloryba i służy mu jako ochrona od zimna i jako rezerwat żywności.

Młode wieloryby rodzą się po bardzo długim okresie brzemienności, lecz, w przeciwieństwie do innych wielkich ssaków, dojrzewają już w dwa lata po urodzeniu. Młode przychodzą na świat przeciętnie co dwa lata i są karmione na

powierzchni morza. Matka leży na boku, podczas gdy małe ssie dwie sutki końcem swojej mordki.

Mleko wielorybie jest niesłychanie bogate i zawiera pięć razy więcej tłuszczu niż krowie.

Przeciętna rozpiętość życia wieloryba nie jest dokładnie zbadana, gdyż trudności bliskiego obserwowania tych stworzeń są oczywiste. Jednak można przypuszczać, że wynosi ona 15 lat chociaż wypadki 30 i 40-letnich wielorybów są znane. Jest możliwe, że niektóre żyją nawet do 100 lat.

Większość znanych nam wielorybów to gatunki, które były wyrzucone na brzeg. Żaden wieloryb nie idzie tam dobrowolnie. Czasem wpływa on na płytkie wody przybrzeżne i osiada na brzegu, nie mogąc się obrócić w całej swej długości. Kręgosłup jego bowiem jest sztywny i ogon umieszczony poziomo, a nie, jak u ryby, pionowo. Nie mając możności dostania się z powrotem na głębszą wodę — wieloryb jest bezradny.

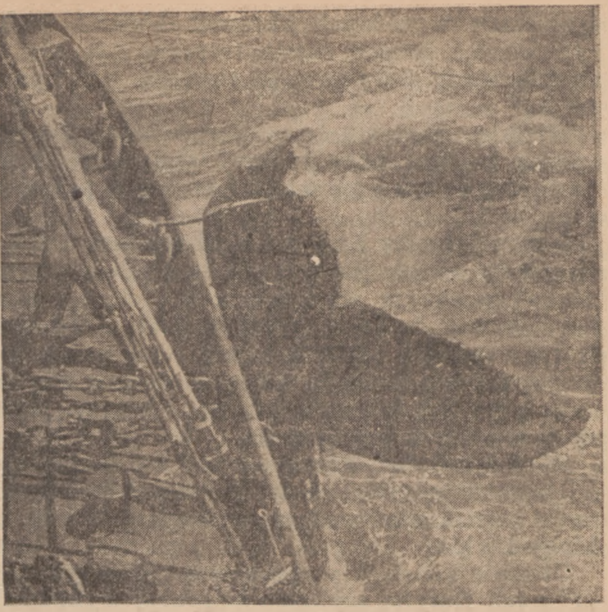
Najcenniejszym z tych ssaków jest t. zw. „wieloryb błękitny", największe stworzenie świata. Dochodzi on często do długości 30 metrów, a nawet i więcej. Jest on mniejwięcej koloru niemalowanego, marszczonego żelaza i duże okazy mogą ważyć do 90 ton. Dostarczają nam one poza olejem, dużych ilości mięsa, podczas gdy kości i odpadki idą na nawozy. Ze skóry można wyrabiać doskonałe i mocne buty.

Wszystkie wieloryby są mięsożerne, lecz „błękitny" wieloryb żywi się całkowicie drobnymi, podobnymi do krewetek stworzeniami. Duże ich ilości pływają w okolicach, nawiedzanych przez wieloryby i zabarwiają powierzchnię morza. Wieloryb płynie prosto przez ławicę z otwartą paszczą. Z górnej szczęki zwisa mu gruba, podobna do kurtyny, zasłona, składająca się z wielu pasem fiszbinu, których końce rozszczepiają się w sztywne włosy. (Fiszbin nie jest rodzajem kości, lecz rogową substancją, pokrewną włosom). Ta kurtyna działa jako cedzidło i oddziela konkretny pokarm od dużych ilości wody, która jest wydalana. Jak można się domyśleć, błękitny wieloryb konsumuje codziennie olbrzymie ilości tego pokarmu, aby utrzymać się przy życiu.

Zaraz za „błękitnym wielorybem", pod względem wartości ekonomicznej, idzie wielryb płetwowy. Jest on nieco mniejszy i osiąga dojrzałość przy 20 metrach długości. W kolorze jest brunatny na górze a białawy pod spodem. Poza tym przypomina rodzaj dopiero co omawiany.

Ostatnim z wartościowych gatunków jest wieloryb garbaty, który jest nie tylko mniejszy, ale i ukształtowany w sposób odmienny. Jest on przede wszystkim krótki, ma wielką głowę i na brzuchu kilka wydatnych garbów. Kolor jego przeważnie czarny, łapy, które u innych gatunków są stosunkowo małe, tutaj osiągają prawie trzecią część całej długości.

Inne z fiszbinowych wielorybów nie mają obecnie dużego znaczenia. T. zw. wieloryb Sei albo Prawdziwy Biskajski od czasu do czasu są wyrzucane na brzeg, lecz nigdy nie łowione.



Rys. 3. U złowionego wieloryba zabezpiecza się przede wszystkim ogon.

Z rodziny wielorybów zębatych najlepiej znanym jest kaszalot, dostarczyciel wysoce niegdyś cenionej ambry, wydzieliny z jego trzewi. Popyt na tę substancję, jako część składową wysokogatunkowych perfum, zmalał niemal do zera, gdyż zastąpiono ją z powodzeniem surogatami. W ten sposób kaszalot, z jego pojedyńczymi nozdrzami i groteskowo ukształtowaną głową, jest rzadko poławiany.

Zębate wieloryby, jak sama nazwa wskazuje, nie mają fiszbin, lecz na ich miejscu rosną im zęby. U „wieloryba-mordercy" używane są one z wielkim powodzeniem.

Te ssaki są całkiem małe, gdy się uwzględni rozmiary wielorybów, gdyż przeciętna ich długość wynosi 10 metrów. Można je łatwo odróżnić przez wielkie płetwy na grzbiecie. Żywią się one różnymi obywatelami oceanu, jak ryby wszelkich rozmiarów, foki, sepie, a nawet inne wieloryby. Zwykle polują w stadach, prowadzone przez starego samca i są niesłychanie dzikie. Łowiono dużo większe wieloryby, które nosiły ślady walk z nimi, w postaci licznych blizn i ran. Są one tak nieulękłe, że atakują nawet martwe wieloryby, przycumowane do okrętów. Razu pewnego w brzuchu takiego „wieloryba-mordercy" znaleziono szczątki siedmiu świnek morskich i pięciu dorosłych fok.

Inne pokrewne wieloryby, interesujące nas jedynie z przyrodniczego punktu widzenia, nazywają się: wieloryb Cuviera, Sowerby'ego, Trues'a, wieloryb-pilot, wreszcie butelko-nosy. Te ostatnie jednakże rzadko są spotykane przez wielorybników i widziane są zwykle tylko wtedy, gdy je fala wyrzuci na brzeg.

Wyrzucona na brzeg padlina wielorybów poraz pierwszy pozwoliła człowiekowi poznać wartość tych ssaków. Jest on zresztą, poza „wielorybem-mordercą" — jedynym nieprzyjacielem tych stworzeń. Rozmaite gatunki były po-

szukiwane w różnych okresach historii wielorybnictwa, bardzo często tropiono je aż do chwili, kiedy były prawie zupełnie wytrzebione.

Wielkie kampanie wielorybnicze zbierają zwykle bardzo obfite żniwo i lata potem muszą nastąpić, aż stan poprzedni zostanie przywrócony.

Odkrycie nafty i użycie stali zamiast fiszbinu (w swoim czasie podstawy przemysłu), poważnie wpłynęło na wielorybnictwo, doprowadzając prawie do jego wygaśnięcia. Jednakże w tym stuleciu odrodziło się ono na nowo, w poszukiwaniu oleju, szeroko obecnie używanego przy wyrobie margaryny, innych jadalnych tłuszczów oraz mydła.

Wielorybnictwo dzisiejsze jest bardzo dalekie od hazardownych i często wysoce niebezpiecznych metod, stosowanych za legendarnych dni Moby Dick'a.

Obecnie świetnie wyposażone „okręty-fabryki“ z ich flotyllą szybkich ścigaczy, wykluczają możliwości ryzyka. Wybuchowy harpun jest używany. Wystrzela się go z armatki, umieszczonej na dziobie ścigacza. (Patrz rys. 1). Kilka wystrzałów potrzeba, ażeby zabić większego wieloryba, poczym nadyma się go powietrzem, aby utrzymał się na wodzie. Później zbiera się wieloryby i holuje do tyłu „macierzystgeo“ okrętu. (Rys. 2). Tam, jeden po drugim, są wciągane na pokład, gdzie odziera się je ze skóry i odcina „kożuch“ tłuszczu.

Każda część cielska jest wykorzystana. Nowoczesne aparaty oczyszczające wygotowują i rafinują olej, który jest magazynowany w spejalnych zbiornikach. Wszelki, najnowszej daty ekwipunek, jest zainstalowany na „pływających fabrykach“, włączając nawet radar do wykrywania gór lodowych.

Wielorybnictwo jest ciężką pracą. Lecz ludzie, zaangażowani w nim, są godnymi następcami tych z dawnych lat, polujących na wieloryby z ręcznymi harpunami. Wiedzą oni również, że praca ich w tym sezonie ma większą, niż kiedykolwiek doniosłość.

Według Gunstona opracował

Nantilus.

Co to jest tonaż?

Kiedy laik pyta o wielkość statku handlowego lub okrętu wojennego, to przede wszystkim dowiaduje się o jego długość, szerokość i wysokość. Ma to swoje uzasadnienie, myśli on bowiem kategoriami powszechnie przyjętymi na lądzie, gdzie tak właśnie wymierza się dom, czy szafę z garderobą. Tymczasem marynarz, chcąc zdać sobie sprawę z wielkości statku, pyta o jego tonaż.

Tonaż okrętów wojennych dotyczy ich wyporności, tonaż zaś statków handlowych mówi o ich pojemności bądź nośności.

Skąd wziął się ten wyraz: „wyporność“? Elementem, który przy określaniu wielkości okrętu wojennego najwięcej fachowca obchodzi, jest ciężar okrętu. Ten ciężar zaś równy jest ciężarowi wypartej przez okręt wody. Stwierdził to już ongi staruszek-Archimedes i przekazał potomnym w sformułowanym przez siebie prawie, które przecież znamy, a przynajmniej powinniśmy pamiętać z tych czasów, kiedy nauczyciel wbijał nam w oporne mózgownice tajemnice fizyki.

W większości państw przyjęto wyrażać wyporność okrętu w tonach systemu metrycznego, zatem tysiąckilogramowych. Wyjątkiem tu jest konserwatywna Wielka Brytania, której system miar i wag, tkwiąc uparcie w zamierzchłej przeszłości, odbiega od systemu, obowiązującego w całym prawie świecie. Anglicy tedy obliczają wyporność swoich okrętów przy pomocy tony nieco cięższej, niż metryczna, wynoszącej bowiem tysiąc i szesnaście kilogramów. Anglię naśladuje w tym jeszcze parę innych państw.

Tak więc jeżeli powiadamy np., że wyporność O.R.P. „Burza“ wynosi 1540 ton, to znaczy, że taki jest ciężar tego okrętu, względnie, że tyle waży wyparta przezeń woda. Jeżeli wyporność jednego z naszych okrętów podwodnych określona jest dwiema liczbami: 980 i 1250, to znaczy, że okręt ten wypiera, względnie waży, podczas pływania nawodnego mniejszą liczbę ton. Kiedy zaś się zanurzy, napełniwszy w tym celu swoje zbiorniki wodą, wówczas powiększy swój ciężar aż do 1250 ton, względnie wyprze tyleż ton wody. W ten sposób oznacza się wyporność łodzi podwodnej.

Jeżeli przejdziemy teraz do statku handlowego, to przy wszelkich kalkulacjach brany jest pod uwagę nie jego ciężar, jak w omówionym okręcie wojennym, lecz przede wszystkim jego zdolność załadowcza, inaczej mówiąc, ile towaru może on bezpiecznie przyjąć do swoich ładowni. Tę zdolność załadowczą statku można określić dwojako: jego objętością, inaczej pojemnością, tudzież ciężarem ładunku, który może on przyjąć, czyli nośnością.

Pojemność statku wymierza się, jak tego nietrudno się domyślić, przy pomocy jednostki objętości. Jest nią t. zw. tona rejestrowa, czyli 100 angielskich stóp sześciennych, odpowiadająca 2,83 metra sześciennego. Zawsze wyszczególnia się jeszcze o jakiej to pojemności mowa: brutto czy też netto.

Kiedy więc słyszymy, że M/S „Batory“ liczy 15 tysięcy ton rejestrowych brutto, znaczy to, że tyle wynosi pojemność całego jego wnętrza wraz z pomieszczeniami mieszkalnymi załogi, halami maszyn i nadbudówkami pokładowymi.

Tonaż rejestrowy netto natomiast wyraża pojemność samych tylko ładowni statku i pomieszczeń przeznaczonych do przewozu pasażerów.

Tonaż rejestrowy służy do obliczania podatków, opłat za postój w porcie, za przejście kanału, za holowniki i t. p.

Ale jeżeli przy liczbie, określającej tonaż statku handlowego, tkwią literki „D.W.", to wtedy ma się do czynienia nie z pojemnością statku, lecz z ciężarem ładunku, który może on przyjąć. Jest to właśnie owa nośność. Liczba, wyrażająca nośność, odgrywa rolę zasadniczą w obliczeniach kupieckich przy frachtowaniu statku.

Zapamiętajmy więc, że tonaż statku handlowego może dotyczyć jego pojemności i wtedy wyrażony jest w jednostkach objętości, t. zw. tonach rejestrowych, bądź też wykazuje jego nośność, którą mierzy się toną systemu metrycznego, ciężarową.

Nasuwa się pytanie, co to za literki „D.W.", wspomniane przy nośności. Jest to skrót angielskiego terminu „Dead Weight", co znaczy mniej więcej „martwa waga". Dlaczego właśnie angielskiego, nie zaś norweskiego, francuskiego lub greckiego?... Przecież prócz brytyjskiej widać na oceanach bandery także innych marynarek, nieraz bardzo potężnych?

Aby dać wyczerpującą odpowiedź na pytanie, dlaczego nośność oznacza się skrótem angielskim, dlaczego przed polskimi nazwami statków stawia się litery S/S lub M/S, będące skrótem również angielskich słów „Steam Ship" — parowiec i „Motor Ship" — motorowiec, wówczas ramy, wyznaczone na krótki, treściwy felieton, zostałyby z pewnością przekroczone. Powiemy tedy krótko: dumny tytuł „Królowej mórz" otrzymała Wielka Brytania nie dla pięknych oczu swoich obywatelek. W ciężkim trudzie i znoju, płacąc życiem swoich najdzielniejszych, wywalczały go dla niej od trzech stuleci na oceanach całej kuli ziemskiej liczne pokolenia jej marynarzy. Nie dziw zatym, że chociaż księgi Lloydu, rejestrujące statki wszystkich marynarek świata, pisane są w dwu językach — terminologia morska daje wszędzie pierwszeństwo językowi angielskiemu.

Mieczysław Zydler.

John Masefield.

Pieśń wędrowca

Wicher mi w sercu huczy, ogień krok popędza,
Dojadła mi już głazów, cegieł i kół nędza,
Za brzegiem tęsknię morza, za tym skrajem ziemi,
Gdzie ocean ryczy dziki usty spienionymi.

Porzucę rozgwar ulic i nad przystań ruszę,
Liny i żagle — słyszę — skrzypią w zawierusze,
Łodzie, statki wzburzoną przerzynają wodę:
Nie spocznę, póki po nich okiem nie powiodę.

Uchem wyłowię powiew, mew pochwycę piski,
Fal bełkot, spód okrętu mlaskujących śliski,
Oddźwięk, który spękany wydaje kołowrót;
Dopiero wtenczas powiem; to mój do mórz powrót.
Dość już tych głazów, cegieł, wszystko mnie tu zraża,

Za rozhukanym tęsknię morzem marynarza,
Wicher mi w sercu huczy, ogień krok popędza,
Na morze! morze! — wstrętna mi jest lądów nędza.

Przełożył *St. Helsztyński.*

Jan Straus Małowiecki
instruktor żaglownictwa Ligi Morskiej.

Kilka słów o żaglach

Kto był kiedyś nad morzem i widział okręt pod pełnymi żaglami, ten nigdy nie zapomni tego silnego wrażenia, jakiego wówczas doznał. Białe, wzdęte żagle na tle ciemniejszego morza pięknem obrazu pociągają nasz wzrok i budzą tęsknoty za czymś dalekim, nieznanym. Lecz czy każdy, kogo pociąga malowniczość żaglowca na morzu, zdaje sobie jednocześnie sprawę z tego, czym są żagle, oraz jaką jest ich konstrukcja?

Żagiel nie jest nowym wynalazkiem, znano go już w starożytności, lecz z biegiem czasu kształt żagla ulegał zmianie, gdyż dążono do wyzyskania różnych kierunków wiatru i osiągnięcia jak największej szybkości. W dobie współczesnej rozpowszechnione są trzy główne typy ożaglowania: rejowe, gaflowe i bermudzkie. Najstarsze z nich, rejowe, przystosowane do wiatrów tylnych, są czworokątne (trapezoidalne), rozpięte między dwiema równoległymi rejami, zawieszonymi poziomo na maszcie (rys. 1). Gaflowe są również czworokątne, lecz drzewca, rozpinające żagiel, nie są równoległe i noszą nazwy: bom i gafel. Dolny brzeg żagla jest przymocowany do bomu, górny do gafla, przedni do masztu (rys. 2). Żagiel gaflowy ma tę wyższość nad rejowym, że może wykorzystać nietylko tylne wiatry, ale i boczne. Im wyżej, bardziej stromo podniesiemy gafel, im bardziej zbliżymy go do masztu, tym bardziej kształt żagla staje się smuklejszy, zbliżony do trójkątnego. W ten sposób, dochodzimy do żagli bermudzkich, wysokich, trójkątnych, rozpostartych tylko pomiędzy bomem a masztem. Te ostatnie wykorzystują nawet wsteczne wiatry, jak to się mówi „chodzą ostro pod wiatr“ (rys. 3).

Z tych kilku słów wynika, że od kształtu żagla zależy jego zdolność wykorzystywania tych czy innych wiatrów. Tak, lecz kształt żagla, to nie tylko jego obwód, lecz i jego wklęsłość, czyli, jak mówimy „wybrzuszenie“.

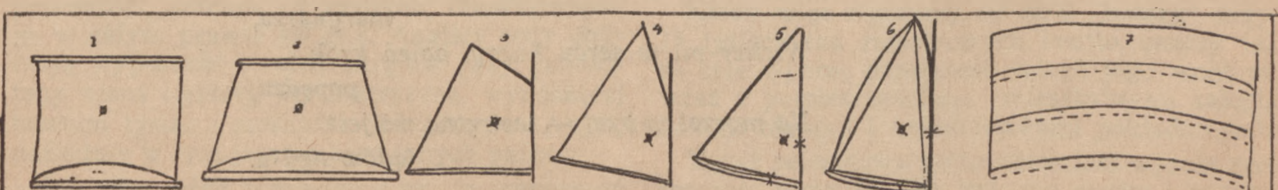
Nie będę w tym artykule omawiać działania wiatru na żagiel, ani rozpatrywać szczegółowo rodzaju ożaglowania, znaczenia żagli głównych i pomocniczych. Uczynię to innym razem, teraz chciałem naszkicować zasady konstrukcji żagli, gdyż ten temat zazwyczaj jest pomijany i wręcz po macoszemu traktowany w popularnej literaturze żeglarskiej. A niestety, mało naszych żeglarzy-amatorów zdaje sobie sprawę z tego, jakim żagiel być powinien, że tylko niektóre żagle muszą być płaskie, inne powinny posiadać wklęsłość ściśle określoną i w określonym miejscu.

Konstruktor-żaglomistrz winien wziąć pod uwagę przeznaczenie statku (yacht, regatowy, szkuner i t. p.), jego wielkość, wyporność, środek naporu bocznego i odpowiednio do cech statku rozmieścić na nim żagle i obliczyć ich powierzchnie. W tym celu musimy oznaczyć punkt przyłożenia siły wiatru, działającej na żagle. Punkt ten w przybliżeniu znajduje się w środku ciężkości żagla. Wzajemny stosunek wielkości sił wiatru, działających na poszczególne żagle, jest równy stosunkowi ich powierzchni, a więc, znając punkty przyłożenia poszczególnych sił i stosunek ich wielkości, można już znaleźć wypadkową sił wiatru na całe ożaglowanie i jej punkt przyczepienia.

Wielkość tej wypadkowej równa się sumie sił składowych (równoległe i zgodnie skierowane), a punkt przyczepienia znajduje się w środku sił równoległych, zwanym w dziedzinie żaglownictwa środkiem ożaglowania: dzieli on odległości między punktami przyłożenia sił składowych na części odwrotnie proporcjonalne do tych sił.

Wyznaczenie środka ożaglowania jest niezmiernie ważne, gdyż równowaga statku zależy od wzajemnego położenia środka ożaglowania i środka bocznego oporu statku: statek może być zrównoważony, nawietrzny lub zawietrzny (szczególnie to ostatnie jest wadą).

Po dokonaniu planu ożaglowania, konstruktor przystępuje do opracowania poszczególnych żagli. Należy pamiętać, że każdy żagiel ulega odkształceniom podczas pracy, a więc: lik przedni ulega wydłużeniu wskutek stawiania na maszt, lik tylny również z powodu obciągania go przez bom, przy czym krzywizna łuku tylnego maleje. Wskutek rozciągnięcia brzegów wybrzuszenie żagla z czasem pogłębia się. Wobec tego żagiel nowy nie może być ściśle taki, jak przewidziany został w ogólnym planie, musi być nieco skrócony po przednim liku.



Ażeby zmniejszyć wielkość odkształcenia a zarazem uzyskać w żaglu dobrą powierzchnię oporową, dobieramy odpowiedni gatunek płótna i we właściwy sposób układamy bryty (o czym niżej).

Wybrzuszenie żagla otrzymujemy dwiema metodami: 1) przez ścięcie brytów względnie rozszerzenie szwu ku brzegom, zwłaszcza ku przedniemu (rys. 4), 2) przez dodanie łuków na brzegach (rys. 5). Pożyteczne jest łączenie obu tych metod.

Maksimum wklęsłości żagla — grota winno się znajdować w odległości 1/3 bomu od masztu i 1/4 masztu od bomu i maleć łagodnie ku brzegom. Wielkość tej wklęsłości t. zw. komory wietrznej, zależy od typu żagla, np. w żaglach bermudzkich wynosi zwykle około 8 — 9% szerokości dolnego liku.

W rezultacie żagiel nie stanowi figury płaskiej, lecz jest częścią powierzchni parabolicznej lub sferycznej, w przekroju otrzymamy gałęź paraboli lub łuk koła. Nie można uczynić wklęsłości zbyt wielkiej, wówczas wiatr wypełniłby ją i nie spłynął, obciążając żagiel i nie spełniając swego zadania. Chodzi o to, aby wiatr po wykonaniu swej pracy spłynął z żagla w kierunku do głowicy i do tylnego liku, a na jego miejsce napływa nowa fala wiatru, przytym zjawisko powtarza się w sposób ciągły.

Po wykonaniu planu żagla i wyznaczeniu jego krzywizny, przystępujemy do rozmieszczenia brytów. Musimy pamiętać, aby wzdłuż linii największego napięcia znajdował się wątek płótna (lub osnowa). Linią tą jest cięciwa łuku tylnego (rys. 6), wobec tego bryty układamy prostopadle do tej cięciwy i wyznaczamy je dokładnie na planie, według którego kroimy poszczególnie bryty. Po skrojeniu łączymy bryty dość szerokim szwem płaskim, zszywając je podwójną okrętką, poczym sprawdzamy wymiary żagla, wklęsłość i wyrównywujemy brzegi. Następnie zawijamy banty i nakładamy narożniki, a w przypadku żagla bermudzkiego głowicę żagla usztywniamy tak, aby ostatnie górne bryty były silnie wyprężone. Lik przedni i dolny obszywamy liną t. zn. likujemy. Likowanie żagla jest czynnością nie mniej ważną od jego skrojenia i zszycia. Wadliwe likowanie może popsuć cały żagiel. Lina musi być konopna, trójpokrętna, o wolnym skręcie. Przed przyszyciem jej do żagla musi być zaimpregnowana i wyciągana, a więc rozwieszona i obciążona ciężarami, w przeciwnym razie zniekształci żagiel.

W szczupłych ramach niniejszego artykułu nie mogłem sprecyzować poszczególnych etapów konstrukcji żagli, czytelnik znajdzie je w instrukcji, która ma być wkrótce wydana przez Ligę Morską. Tym razem chodziło mi o przedstawienie ogólnych zasad konstrukcji i zainteresowanie czytelnika dziedziną żaglownictwa, częstokroć lekceważoną.

O wyspę Robinsona



Niedawno ukazała się w Ameryce książka, która porusza wyczerpująco kwestię, sporną przez czas dłuższy, gdzie należy ulokować akcję Robinzona Kruzoe. („H. Bowman — „Wyspa Kruzoe'go na Morzu Karaibskim“).

Dotąd tłem tej najpiękniejszej książki była dla nas wyspa Juan Fernandez, na Pacyfiku, w pobliżu brzegów Chili. Istotnie, na tej wyspie wysadzono marynarza Selkirka i na tle jego przygód Defoe napisał swoje nieśmiertelne dzieło. Te dwie rzeczy są bezsporne i do dziś można oglądać na wyspie Juan Fernandez blok skalny, na którym wypisana jest krótka historia Selkirka. Jednakże umieszczenie akcji książki jest rzeczą całkiem inną. W tej sprawie autor wyżej wymienionej książki wskazuje na wyspę Tobago, jedną z Małych Antyllów. Na poparcie swej tezy przytacza on nieodparte argumenty. Oto pierwsze wydanie „Robinzona Kruzoe“ z roku 1719 opisuje wyspę jako leżącą **„u ujścia potężnego Oroonoca** (Orinoko), **30 mil na północ od Trinidadu,** w archipelagu karaibskim“. Bowman przypomina również, że Piątek był karaibem. Argumenty, trzeba przyznać, przekonywujące.

Odtąd więc, przenosząc się myślą do wyspy Robinzona, nie szukajcie jej na Oceanie Spokojnym, lecz na bliższym nam Morzu Karaibskim, odnodze Oceanu Atlantyckiego.

Czy autor Robinzona, Daniel Defoe, był kiedykolwiek na Tobago, wydaje się wątpliwem.

W każdym razie mógł znacznie więcej słyszeć o tej wyspie i czytać o niej, gdyż w owych czasach była ona niezmiernie popularna. Przechodziła również dramatyczną historię. Była wyspą, o którą najwięcej walczono na Morzu Karaibskim. W przeciągu 80 lat zmieniała 20 razy właścicieli. Słynęła z bogactwa i urodzajnej

gleby, tak, że w Londynie istniało nawet przysłowie: „Bogaty, jak plantator z Tobago".

Dodajmy, że dla nas Polaków wyspa ta przedstawia szczególny powód do zainteresowania. Jedną z pierwszych osad na Tobago założył lennik polski, książę Jakób Kurlandzki i przez kilka lat władał tą wyspą. Pośrednio więc była ona wtedy zależną od Polski. Z tego faktu pewna encyklopedia francuska wyciągnęła wniosek i w historii kolonialnej państw europejskich rejestruje tę wyspę, jako jedyną kolonię, jaką Polska posiadała.

W książce Bowmana jest również ustęp, poświęcony tym pierwszym, pracowitym osadnikom, których autor ogólnie nazywa „słowianami z północy". Nie trudno się domyśleć, że byli między nimi i Polacy. Kroniki wyspy notują jeszcze w r. 1801 śmierć jednego Polaka na febrę. Nasuwa się przypuszczenie, czy dwa te fakty nie mają jakiegoś związku z sobą?

Opisany fragment z historii Tobago ma zresztą trwały ślad na mapie. Nawiększa zatoka na wyspie nosi nazwę, „Wielkiej Kurlandzkiej", ku czci ks. Jakóba; największa rzeka na wyspie nazywa się również Kurlandzka. *W. S.*

Gwiazda Pacyfiku



Janusz Skaliński, „duch wieczny rewolucjonista", a w życiu codziennym akwizytor ogłoszeniowy, był jednocześnie... filatelistą. Nieszkodliwa ta mania opanowała go jeszcze w czasach gimnazjalnych i nie opuszczała do dziś, mimo, że zbliżał się do trzydziestki.

Dla małego znaczka Kolumbji czy Ekwadoru gotów był wyrzec się obiadu, a kiedy trzymał w ręku „Bermudy" lub „Hawaje", odczuwał tę samą przyjemność, co turysta, siadający na okręt w Southampton. Różnokolorowe znaczki zastąpiły mu bajki z lat dziecinnych, dalekie podróże — i były dlań pomostem do tych krajów i oceanów, za którymi nieustannie tęsknił. Oddany swej słabostce, Janusz nie pił, nie palił, zdawało się, że rezygnuje z tych wszystkich przyjemności, jakie młodemu człowiekowi nastręcza życie. Za to w swojej specjalności osiągnął biegłość niezwykłą, a co do geografii i języków obcych — nie miał sobie równych.

Jeden tylko brak paraliżował stale jego zamiłowania kolekcjonarskie — pieniądze. To też w końcu zapisał się do kilku międzynarodowych klubów filatelistycznych, aby za ich pośrednictwem wymieniać znaczki z całym światem.

Razu pewnego jeden z tych klubów, „Oceania Exchange", przysłał mu swój organ „Oceania Collector", wydawany na wyspach Fidżi. Przeglądając egzotyczną treść, natknął się na niespotykaną nigdzie rubrykę „Friendly Letters", a w niej zwrócił uwagę na pozycję: „Miss Edith Clayton. Hastings, New Zealand — Friendly letters". Mimo lakoniczności słów i wielu innych umieszczonych nazwisk, ta jedynie pozycja przykuła jego oczy. Kiedyś, w młodości, w książce Ellisa „Przez ogień i lasy" zetknął się z dziewczynką, której na imię było Edith. Dotąd postaci tej nie mógł zapomnieć i obraz jej, pielęgnowany w duszy, uczynił go samotnikiem i dziwakiem.

Przypuszczając, że nieznajoma z Nowej Zelandii może być do niej podobna, zdecydował się napisać szczery „list przyjacielski".

Po dwu miesiącach otrzymał odpowiedź. Miss Clayton odpłaciła również szczerością.

„Jestem półkrwi Polinezyjką" — pisała — „wnuczką ostatniego wodza maoryjskiego Taikarangi. Matka moja, zakochawszy się wbrew woli plemienia w białym, uciekła za nim do miasta i wyrzekła się rodziny. Ale i ojciec nie miał łatwego życia. Rodacy nie mogli mu wybaczyć, że ożenił się z Maoryjką i w rezultacie dom nasz stał pod pewnego rodzaju pręgierzem. Dlatego, od małego dziecka czułam się wśród rówieśników obco i wcześnie rozpoczęłam wędrówki po pokrewnych nam szlakach. Obecnie jestem nauczycielką w maoryjskiej szkole i studentką folkloru polinezyjskiego".



Odtąd korespondencja ich, aczkolwiek długą przebywała drogę, stała się wyczekiwanym z upragnieniem składnikiem życia.

Jednej tylko rzeczy Miss Clayton stanowczo odmówiła — przysłania fotografii. „Rzeczywistość jest zawsze gorszą od fantazji", usprawiedliwiła się.

Janusz, wskutek swego bezkompromisowego charakteru, dosyć ciężko borykał się z losem i bardzo często jedyną pociechą była myśl o korespondencji z daleką, nieznaną Edith.

Wreszcie, gdy bieda za bardzo zaczęła mu dokuczać, przyszedł mu z pomocą zbiór znaczków pocztowych. Podejmując za niego sporą sumę, wyrzekał się jednocześnie swoich zamiłowań filatelistycznych. Nie przywiązywał już jednak do tego większej wagi, bo, pod wpływem obojętności otoczenia — postanowił ruszyć w świat.

Dzięki dawnemu koledze szkolnemu, kapitanowi marynarki, dostał się jako palacz na okręt „Kościuszko", który odbywał właśnie rejs z Gdyni do Nowego Jorku. Tam udało mu się dostać na kuter rybacki, dążący do Halifaxu w Kanadzie. Z Halifaxu pojechał koleją do prowincji Saskatchewan, gdzie, według wszelkiego prawdopodobieństwa, mieszkał jego wujek. Dawno nie miał o nim żadnej wiadomości i jadąc, wątpił czy go odszuka. Nadzieje jednak zostały spełnione. Wuj, ożeniony z Angielką i mający dzieci mówiące po angielsku, powitał go z otwartymi rękoma. Okazało się, że siostrzeniec jest jedynym łącznikiem z ojczyzną, do której wuj stale, mimo dobrobytu, się wybierał. Zaproponował Januszowi pozostanie u siebie, jednak, po dłuższej rozmowie, wyjął ze schowka tysiąc dolarów i wręczając mu je, powiedział:

„Przymus nieznany jest na ziemi amerykańskiej. Jeżeli więc nowe wzywają cię przygody — jedź. Ale pamiętaj, że w razie potrzeby, możesz tu wracać, jak do swego domu".

Wzruszony tą dobrocią, Janusz zaczął się zastanawiać nad wartością rodziny — i natychmiast prawie pomyślał o Edith.

Wsiadłszy na pociąg „Canadian Pacific Railway", przez prerie i góry pojechał na Zachód. Był koniec maja r. 1936 gdy stanął w wielkim porcie Pacyfiku, Vancouver. Tutaj wsiadł na okręt „Arandora Star", udający się do Nowej Zelandii.

W Honolulu nadał depeszę tej treści: „Przyjeżdżam czternastego stop Arandora Star stop Auckland stop".

Odtąd żył w wielkim podnieceniu. Nie zwrócił nawet większej uwagi na uroki mijanych wysp, tak go absorbowały myśli o Edith. Próbował odgadnąć czy jest brzydką czy przystojną, czy otrzymała depeszę i czy będzie na molo?

Kiedy, po dwutygodniowej podróży, okręt wpłynął w zatokę Hauraki i na horyzoncie ukazało się Auckland, napięcie Janusza doszło do zenitu. Po paru godzinach okręt zbliżył się do portu. Zdala już widać było ludzi powiewających chustkami.

Janusz stanął na dziobie i pilnie przyglądał się oczekującym. Po chwili, tknięty instynktem czy też ukrytym pragnieniem, zwrócił uwagę na pewną smukłą, biało ubraną miss. Na głowie miała również biały, o szerokich kresach kapelusz, szyję otulał zielonkawy, koloru oceanu, szal. Zauważył, że i ona go spostrzegła i... uśmiecha się. Kiwnęli ku sobie rękami, a młoda miss zdjęła nawet kapelusz i wesoło machnęła ku niemu. Czy więc była to Edith?... Gorączkowo zbiegł z trapu, nie tracąc białej sylwetki z oczu i począł iść w jej kierunku. Nieznajoma również skierowała się w jego stronę. Wątpliwości zaczęły ustępować.

Kiedy podeszli blisko — stanęli w milczeniu. Janusz nie mógł przemówić słowa, lęk i ból ścisnęły go za serce. Edith była piękna!.. Kaprys natury uczynił ją blondynką. Złote, promienne włosy opadały na ramiona, jak na obrazach Gainsborough. Oczy koloru otchłani morskiej, miały dziwny, nigdy niewidziany odcień zielonkawy, tak że przez chwilę wydała mu się zjawą, wywołaną z głębin mórz. Od całej postaci bił nieopisany urok i Janusz ze ściśniętym sercem pomyślał, że wkrótce pewnie zjawa ta, dając mu przez chwilę odczuć piękno życia, zniknie, jak niegdyś, z szyderczym uśmiechem.

Tymczasem milczenie przerwała Edith.

„Tak sobie Pana wyobrażałam", powiedziała.

Po czym wzięła Janusza za rękę i poprowadziła do stojącego w pobliżu samochodu.

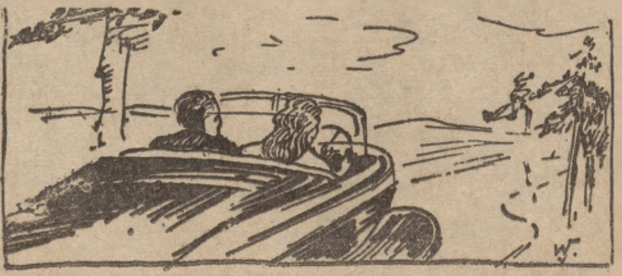
* * *

Kiedy wyjechali za miasto i oczom Janusza ukazała się bezkresna, wśród lasów kauri wiodąca droga, Edith zwiększyła szybkość i powiedziała:

„A teraz jedziemy do Hastings, gdzie mój ojciec da nam ślub, bo jest pastorem".

„O Edith!" mógł wypowiedzieć jedno tylko słowo.

Bogdan Zaklika.



ZE ŚWIATA

Siedem miesięcy w łódce.

Młody wyspiarz z archipelagu Gilberta, nazwiskiem Nabetari, przeżył siedem miesięcy na morzu w małej łódce i w tym czasie przepłynął około trzech i pół tysiąca kilometrów.

Nabetari pracował na wyspie Ocean przy wydobywaniu fosfatów, gdy w r. 1942 przybyli na wyspę Japończycy. Zmusili go, podobnie jak innych mieszkańców, do pracy w charakterze rybaka. Po dwu latach zawitał na wyspę głód i Nabetari, wespół z siedmioma towarzyszami, zdecydował się uciec, by osiągnąć archipelag Gilberta.

Pod osłoną ciemności wypłynęli oni na trzech łodziach, mając jako jedyne zapasy wodę i orzechy kokosowe. Następnej nocy największa łódź, z trzema ludźmi, oddaliła się od nich i nigdy już jej nie ujrzeli. Wówczas pozostałe łodzie zostały związane razem; ludzie zaczęli się żywić rybą, łapaną na przynętę z piór. Część ryb odkładano na później, susząc je na słońcu.

Kiedy padał deszcz, gromadzili wodę do picia; kiedy indziej pili krew złapanych rekinów. Po jakimś czasie burza zerwała im żagle obu łodzi. Nie widząc celu w wiosłowaniu, ludzie zdali się na łaskę morza i wichrów.

Dni zamieniały się w tygodnie, tygodnie przechodziły w miesiące. Pewnej nocy lina, łącząca dwie łodzie, pękła i druga załoga zniknęła.

Nabetari i jego towarzysz, Reuera, płynęli dalej, aż do chwili, kiedy łódź wywróciła się dnem do góry. Nabetariemu udało się przywrócić jej poprzednią pozycję, ale przy okazji Reuera zatonął.

W tym okresie Nabetari był już bardzo słaby. Dwa razy widział samoloty, lecz one nie dostrzegły go; widział również dwa okręty.

Pewnego listopadowego popołudnia, w siedem miesięcy po wyruszeniu z wyspy Ocean, ujrzał wyspę Ninigo, położoną 140 mil na północ od Nowej Gwinei. Łódź jego została zapędzona na rafę i Nabetari popłynął do brzegu, po czym upadł wyczerpany na piasku. Tutaj znaleźli go wyspiarze. Wysłali natychmiast wiadomość do kwatery australijskiej w Manus i Nabetari został zabrany do szpitala. Stąd, po wyzdrowieniu, został przewieziony samolotem do domu.

Największą jednak jego nagrodą było to, że razem z oficjalną grupą urzędników i wojskowych, uczestniczył w uroczystości poddania się garnizonu japońskiego na wyspach Gilbert i Ellis.

Polski Żołnierz nad Polskim Morzem

8-go marca r. b. mija zaledwie rok, gdy oddział 16 pułku piechoty 6 D. P. doszedł w pobliżu Kołobrzega, do wybrzeża morskiego. Żołnierze stanęli frontem do fal, obnażyli na komendę głowy i takie złożyli ślubowanie:

„Ślubuję Ci, Polskie Morze, że ja, żołnierz Ojczyzny, wierny syn mojego narodu, nigdy Cię nie opuszczę. Ślubuję Ci, że zawsze będę kroczył tą samą drogą, którą mnie wola Demokracji Polskiej, wyrażona przez Krajową Radę Narodową i Rząd Tymczasowy, do Ciebie przywiodła. W Twej obronie nie będę oszczędzał ani krwi, ani życia, by nigdy Cię nie oddać więcej Niemcom. Przywrócone Ojczyźnie — na wieki pozostaniesz polskim morzem".

* * *

Niżej fragment z tych pamiętnych dni: „Zaślubiny morza". Dalsze zdjęcia na ostatniej stronie.



POLONIA ZAGRANICĄ

Znakomity nasz rzeźbiarz, Stanisław Ostrowski odniósł wielki sukces artystyczny w Stanach Zjednoczonych A. P. Oto Komisja artystyczna Nowego Jorku zakupiła jego pomnik Władysława Jagiełły, który był uprzednio wystawiony na wystawie międzynarodowej „World's Fair 1939" w tymże mieście.

15 czerwca r. ub. odbyło się uroczyste odsłonięcie pomnika w centralnym punkcie Nowego Jorku.

Warto dodać, że Ostrowski nie ogranicza się do pracy artystycznej, lecz jest również założycielem i duszą Światowego Komitetu Odbudowy Warszawy.

* * *

Okrutna wojna, która tylu bliskich nam zabrała, rozprószyła nas również po całym świecie. Dziś śmiało rzec można, iż nie ma takiego zakątka kuli ziemskiej, gdzie by Polaków nie było.

Ostatnio dostaliśmy wiadomość od gromadki rodaków, których wojna rzuciła w okolice wielkich jezior afrykańskich, Bangweolo, Nyassa, Tanganika.

W samej Północnej Rodezji znalazło schronienie czasu wojny 2500 deportowanych. Są oni ulokowani w obozach; mężczyźni trudnią się rolnictwem, kobiety przemysłem domowym i gospodarstwem. Niżej podajemy zdjęcie z tamtejszego przedszkola.

SŁOWNICZEK MORSKI.

Bryty — pasy płótna o określonej figurze geometrycznej, z których powstaje żagiel.

Banty — naszycia wzmacniające brzegi żagla oraz te miejsca, w których umieszczamy refseringi, czyli linki, służące do zmniejszania powierzchni żagla.

Lik — krawędź żagla; lik przedni — krawędź przymasztowa, lik tylny — przeciwległa krawędź.

Liklina — lina służąca do obszycia brzegów żagla.

Reja — belka pozioma, do której umocowuje się krawędzie żagla.

Nazwy polskie na mapach świata

Mount Kościusko (Góra Kościuszki), najwyższa góra Australii (2241 metrów n. p. m.), położona na północ od granicy, dzielącej Nową Południową Walię z Wiktorią. 75 mil od Oceanu Spokojnego.

* * *

Kosciusko Island (Wyspa Kościuszki), na północo-zachodnim wybrzeżu Ameryki Północnej, w pobliżu Alaski.

* * *

Adampol, osada polska w Azji Mniejszej, założona w r. 1835 przez ks. Adama Czartoryskiego i Michała Czajkowskiego. Mieszkańcy do dzisiaj mówią po polsku.

* * *

Polonia Valley — gmina w kanadyjskiej prowincji Manitoba.

* * *

Strzelecki Creek — rzeka w południowej Australii.

KALEJDOSKOP MORSKI

Zasada wolności mórz została ogłoszona przez królowę angielską Elżbietę I-szą.

* * *

Oto niektóre z wynalazków Indian, nieznanych światu przed podróżą Kolumba:

1. Balsam. 2. Cygaro. 3. Papieros. 4. Hamak. 5. Kauczuk. 6. Kokaina. 7. Fajka.

* * *

Wielu kowbojów, galopujących dziś po preriach Texasu, Kalifornii i Montany — ma w żyłach swoich krew słowiańską. Są oni potomkami uciekinierów z Syberii, którzy przez Kamczatkę i Alaskę dostali się do Ameryki.

* * *

Bering, żeglarz duński w służbie rosyjskiej, który odkrył cieśninę, dzielącą Amerykę od Azji, zmarł w czasie tej podróży odkrywczej. Pochowany został na bezludnej wyspie swego imienia, w archipelagu Komandorskim.



Dzieci polskie w Rodezji, oczekując na powrót do ojczyzny, uczą się historii swego kraju.

Kronika

Export — import.

W drugiej połowie roku 1945, mimo trudnych warunków komunikacyjnych, eksportowaliśmy za granicę towarów na sumę 20 milionów dolarów. Jest to 25% całego naszego wywozu z r. 1935. Składa się na ten wywóz głównie węgiel, ale mamy nadzieję, że niedługo będziemy wywozili i artykuły przemysłowe.

Za eksport nasz uzyskaliśmy towary z Rosji Sowieckiej, Finlandii, Szwecji, Norwegii i Danii, a także z Chili, Marokko i Egiptu. Szczególnie cenne były dostawy ze Związku Radzieckiego, gdyż umożliwiły nam uruchomienie przemysłu hutniczego i włókienniczego.

Budujemy flotę handlową!

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego opracowało 4-letni plan rozbudowy floty handlowej. Wykonanie powierzono Zjednoczeniu Stoczni Polskich. W ogólnych zarysach plan ten przedstawia się następująco:

1) Statki dla trampingu (nieregularnej żeglugi)— 61 sztuk o łącznym tonażu 255.000 ton.
2) Statki towarowe i pasażerskie, przeznaczone do żeglugi na liniach europejskich — 22 jednostki o tonażu 42.000 ton.
3) Statki oceaniczne (pasażerskie i towarowe), — 20 jednostek o tonażu 156.000 ton.

Łącznie więc plan czteroletni przewiduje wybudowanie do roku 1950 103 statków o wyporności około 453.000 ton.

Dla orientacji podajemy, że przed wojną flota nasza liczyła 43 statki o pojemności 123.000 ton.

Będziemy mieli również silną marynarkę wojenną.

Dowództwo Polskiej Marynarki Wojennej obejmuje swoją działalnością przestrzeń około 550 kilometrów, od Szczecina aż do Elbląga. Zadaniem Marynarki Wojennej jest nie tylko strzeżenie naszego wybrzeża, ale i ochrona szlaków morskich Polskiej Marynark Hiandlowej. Zadania więc, stojące przed odrodzoną Marynarką są daleko większe i bardziej odpowiedzialne niż przed wojną. Przystępujemy do wykonania ich w warunkach bardzo ciężkich. Nasza marynarka wojenna w kraju nie istniała, porty zostały całkowicie zniszczone przez wroga. W tej chwili potrzeba nam najbardziej okrętów i te okręty Polska będzie miała. W pierwszym rzędzie wrócą te okręty, które do dzisiejszego jeszcze dnia przebywają w Anglii. W tej sprawie bawi w Londynie specjalna misja morska pod dowództwem komandora Kłossowskiego i spodziewać się należy, że kwestia powrotu naszych kontrtorpedowców, trawlerów i łodzi podwodnych jest już tylko kwestią tygodni. Do Lubeki wysłaliśmy załogi po 4 trawlery, zrabowane nam przez Niemców.

Wkrótce ma nadejść kilkanaście jednostek morskich, ofiarowanych nam przez Związek Radziecki.

Po odbudowaniu stoczni, przystąpimy do wydatnego powiększenia także i floty wojennej.

Jeżeli chodzi o narybek ludzki — jest w tej chwili w stadium organizacji Szkoła Oficerów Marynarki. Pierwszeństwo wstępu do niej będą mieli synowie rodzin marynarskich i sieroty po poległych w walkach. Ze względu na szczupłość miejsc, wśród kandydatów będzie przeprowadzona ścisła refleksja, gdyż według słów admirała Mohuczego: „służba morska wymaga ludzi zdrowo i demokratycznie myślących, ludzi pełnowartościowych, o silnych nerwach".

Polski Związek Żeglarski.

W dniu 23 i 24 lutego odbył się w Warszawie pierwszy po wojnie Sejmik Żeglarski. Zapadły na nim ważne uchwały, dotyczące przyszłego rozwoju żeglarstwa w Polsce. Wybrano stały Zarząd Główny.

Najważniejszym zagadnieniem Polskiego Związku Żeglarskiego jest programowe wyszkolenie młodzieży w duchu morskim.

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Zarządzeniem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 28 lutego r. b. zostało powołane do życia Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. Będzie ono organem państwowym w zakresie wychowania morskiego oraz zasilania kadr zawodowych Marynarki Handlowej według planu i programu, zatwierdzonego przez Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Siedziba P. C. W. M. będzie się znajdować na Wybrzeżu. W roku bieżącym P. C. W. M. ma uruchomić szkołę jungów, celem kształcenia chłopców na młodszych marynarzy, jak również kursy specjalne dla załóg niższego stopnia statków handlowych. Naczelnym dyrektorem P. C. W. M. został mianowany kapitan żeglugi wielkiej, Michał Leszczyński.

Marynarka radziecka rozminowała wody polskie.

W nowym porcie w Gdańsku podpisano akt przejęcia od Marynarki Radzieckiej przez Służbę Hydrograficzną Głównego Urzędu Morskiego rozminowanego szlaku morskiego Hel — Gdynia — Gdańsk. Rozminowanie tego szlaku ma doniosłe znaczenie dla żeglugi, gdyż uwalnia okręty, wchodzące na wody polskie, od uciążliwego brania pilotów polskich przy Helu. Obecnie, po rozminowaniu i oznaczeniu szlaku morskiego, pilotaż ograniczy się tylko do wprowadzenia statku z redy do portu.

Zatonięcie okrętu polskiego.

5-go marca, między portami Dover i Folkestone, naskutek zderzenia się z parowcem „Lombardy" — zatonał polski okręt „Kielce".

KOLEJĄ Z GDYNI DO SZTOKHOLMU.

Z dniem 15 kwietnia zostanie uruchomiona komunikacja statkami - promami pomiędzy Szwecją i Polską. Statki takie mogą brać na swój pokład całe składy pociągów. W ten sposób, wsiadłszy w Gdyni do pociągu, można, nie opuszczając wagonu, zajechać do Sztokholmu.

DO FOTOGRAFÓW — AMATORÓW.

Celem zachęcenia młodzieży do fotografowania naszego pięknego, a tak jeszcze mało znanego wybrzeża, wprowadzamy z numerem niniejszym rubrykę: „zdjęcia naszych czytelników". Za każde udane i zamieszczone w naszym piśmie zdjęcie płacimy 150 złotych. Zdjęcia muszą być kontrastowe, formatu nie mniejszego od pocztówki, zaopatrzone w krótkie objaśnienie i podpisane nazwiskiem autora. Tematyka, byleby związana z morzem, dowolna.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

1) **„Polski geniusz morski".** (Rzecz o Krzy-
2) **„Postępy techniki morskiej"** J. Modrzejewskiego.

i inne artykuły.

Ponadto część fachowo-morska, zwykłe rubryki, liczne rysunki i zdjęcia oraz fotoreportaże:

„Z życia sowieckiej marynarki wojennej".

„Alaska, raj myśliwych".

Z NASZEGO WYBRZEŻA

Wracają polskie okręty!

W lutym przybył do Gdyni z Anglii, poraz pierwszy po wojnie statek „Żeglugi Polskiej — S/S „Wilno“. Jest to parowiec o pojemności 3018 ton, zbudowany w r. 1926. Statek przybył pod dowództwem kapitana Chojnowskiego z ładunkiem konserw mięsnych i wyposażenia szpitalnego.

* * *

W marcu oczekujemy przybycia do Gdyni chluby naszej marynarki handlowej — motorowców „Sobieskiego“ i „Batorego“.

Statki te, po dokonanym remoncie, zostaną użyte do regularnej komunikacji pasażerskiej z Ameryką Północną i Południową.

* * *

Połowy ryb morskich w styczniu przyniosły 582.390 kg. ryb, w tym 90% dorszy. Wartość ich wynosi około 15 milionów złotych.

* * *

Tabor rybołówczy w styczniu uległ dalszemu powiększeniu. Przybyło 2 kutry i 120 łodzi, tak, że obecnie stan taboru wynosi 46 kutrów i przeszło 500 łodzi. Rybołóstwem morskim zajmuje się w tej chwili 2000 osób.

W planie gospodarczym na rok bieżący przewiduje się zakup 10 trawlerów i 5 lugrów śledziowych, budowę 60 kutrów i 200 łodzi motorowych oraz remont 50 kutrów, podniesionych z dna.

Razem z jednostkami już pływającymi, będzie to większa flotylla rybacka, niż ta, jaką mieliśmy przed wojną.

* * *

W Gdańsku bawiła delegacja węgierska celem zbadania możliwości tranzytu towarowego dla Węgier przez porty polskie.

* * *

Z Gdyni wyjechała na statku „Deutschland“ ekipa polska, składająca się z 38 osób, oficerów i marynarzy, w celu sprowadzenia z Niemiec reszty holowników, uprowadzonych przez okupanta.

* * *

Port w Świnioujściu nawiązał regularną żeglugę z innymi portami polskimi za pośrednictwem statku „Piast“.

* * *

Staraniem rządu i spółdzielczości powstało towarzystwo połowów dalekomorskich „Dalmor“ z siedzibą w Gdyni. Kapitał zakładowy wynosi 10 milionów zł. Będziemy więc jedli więcej ryb — i taniej.

* * *

W związku z tym wyjechała do Anglii delegacja polska, z wiceministrem Petrusewiczem na czele, celem zakupienia flotylli rybołówczej dla wymienionego towarzystwa.

* * *

Z radością witamy ukazanie się na wybrzeżu nowego miesięcznika — „Wiatr od Morza“. Celem jego jest, według słów redaktora Stępowskiego: „nauczyć morza“ tych wszystkich, którzy znają je jeszcze zbyt mało“. Życzymy Redakcji, aby zamiary jej spotkały się z pełnym powodzeniem.

* * *

W dziedzinie kulturalnej notujemy dalej powstanie w Gdyni Muzeum Morza i Wybrzeża, w Szczecinie — uporządkowanie częściowo ocalałych zbiorów tamtejszego muzeum, wreszcie, równie krzepiący fakt — powołanie do życia w Gdańsku — radiostacji. Na miejsce więc hitlerowskiej propagandy, będzie odtąd rozbrzmiewać nad Bałtykiem słowo polskie.

* * *

Młodzież morska otrzymała ostatnio cenny dar od rządu Rzplitej — yacht o nieustalonej jeszcze nazwie (prawdopodobnie „Gen. Mariusz Zaruski“). Yacht ten został zamówiony w Szwecji jeszcze przed wojną, wykończony w czasie wojny i obecnie oddany władzom polskim.

Pojemność jego wynosi 108 ton, powierzchnia żagli 325 metrów kw., dwa silniki spalinowe rozporządzają mocą 40 koni każdy. Yacht, obliczony na 24 uczniów, został przez władze oddany Lidze Morskiej celem szkolenia młodego narybku żeglarskiego. Jak widzimy na zdjęciu (na ostatniej stronie) — wre już na nim praca.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Utworzony we wrześniu ub. roku „Krakowski Hufiec Ligi Morskiej Śródmieście“ wykazuje godną pochwały inicjatywę i bardzo żywą działalność. Grupuje on w swych szeregach młodzież szkolną, akademicką i robotniczą w liczbie około 100 osób płci obojga.

Pomyślany jest jako jednostka przysposobienia morskiego. Kandydaci podlegają egzaminowi po czym przechodzą wyszkolenie teoretyczne w Krakowie, a praktyczne w ośrodku wodnym w Rożnowie.

Celem „Hufca L.M.“ jest „wychowanie w twardej szkole człowieka wody, który byłby inicjatorem i pionierem poczynań naszych na morzu“.

Niezależnie od wspomnianej wyżej działalności, „Hufiec“ bierze czynny udział w obchodach narodowych oraz prowadzi ożywioną działalność propagandową i towarzyską. Siłami swych członków urządza przedstawienia teatralne (z własną orkiestrą!), wieczory okolicznościowe oraz podwieczorki taneczne. Dochody z tych imprez zasilają poważnie kasę organizacyjną. Inicjatorem i opiekunem „Hufca“ jest ob. mag. M. Zgórzewski, komendantem ob. Włodzimierz Nawała.

* * *

Drugim okręgiem, wyróżniającym się inicjatywą i owocną działalnością, jest okręg łódzki. W dużej mierze jest to zasługą nowomianowanego Kierownika organizacyjnego tego okręgu, obywatela Remby-Żyromskiego. Na terenie samej Łodzi jest 21 kół szkolnych, przy czym liczba członków w każdym z nich jest bardzo poważna. Pierwsze miejsce zajmuje tu koło przy Gimnazjum Czapczyńskiej, które liczy 380 członków. Następne miejsce gimnazjum Petkowskiej z liczbą członków 232, dalej publiczna szkoła dokształc.-zawodowa — członków 200. Inne koła nie wiele liczbowo odbiegają od wyżej wymienionych.

Świat w obrazach

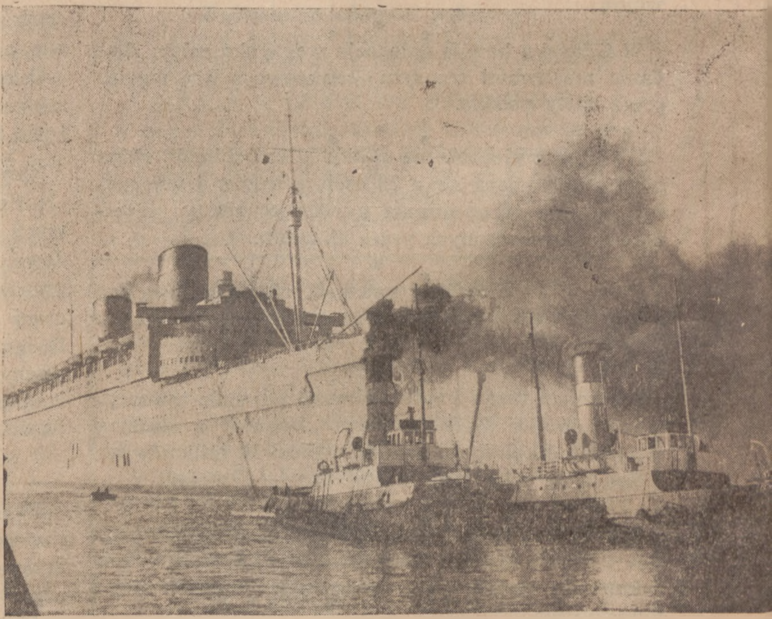












Rys. 1. H. M. S. Nelson wraca z wojny na Dalekim Wschodzie. Na zdjęciu pilot prowadzi okręt przez kanał Sueski.

Rys. 2. Ćwiczenia sowieckich marynarzy na torpedowcu.
Rys. 3. Idylla marynarzy amerykańskich na jednej z wysp Marschall'a.
Rys. 4. Port Artur, nowa baza sowieckiej floty na Oceanie Spokojnym.
Rys. 5. Krew polska lała się w tej wojnie wszędzie. Oto oddziały polskie opuszczają port egipski, w drodze na front pod Tobrukiem.
Rys. 6. Największy okręt świata „Queen Elisabeth" przybywa z Dalekiego Wschodu z transportem uwolnionych jeńców wojennych.



Mimo krótkiego istnienia wskrzeszona Liga Morska zdołała już wydać dwie serie znaczków.

Pierwsza, bardzo poszukiwana przez filatelistów, ma pewnego rodzaju znaczenie historyczne. Została ona wydana jeszcze w Lublinie, w atmosferze toczącej się wojny, na przedpolach frontu. Wybito ją, jak widać na zdjęciach, w 4-ch wartościach, dla upamiętnienia 25 rocznicy zaślubin Polski z morzem.

Druga seria, pomyślana jako dobrowolna dopłata, wydana została w 3-ch wartościach pod koniec grudnia ubiegłego roku i dla wielu czytelników będzie nowością.



Trzy znaczki u góry i pierwszy na lewo — seria rocznicowa; pozostałe znaczki — seria wypuszczona ostatnio.

Rozrywki umysłowe

Siódma klasa szkoły powszechnej im. ks. Poniatowskiego w Radomiu nadesłała nam dowcipne rozwiązanie w formie wiersza, które podajemy:

I.

„O jakże dumnie wznosimy swe czoła
Kiedy w pamięci nam **Oliwa** staje,
Kiedy **Korweta** do obrony woła
I ostrzegawcze znaki nam podaje.
Oto, jak **Istria** wodami oblana
Tak nas zalała złych wrogów nawała,
Lecz Polska, chociaż prawie pokonana.
Do **Nawigacji** rzuciła się cała,
Wroga odparła. Jej **Admirał** dzielny
Po świecie rozniósł polskiej sławy imię.
Choć nie mieliśmy portu **Wilhelmshaven**,
Ani mórz głębin nie pruła **Armada**,
Lecz był to wyczyn dzielności i męstwa.
Toteż dziś jeszcze młodzież dzięki składa,
Tym, którzy Polskę tak chwałą okryli,
Że w hołdzie każdy przed nimi się chyli.

* * *

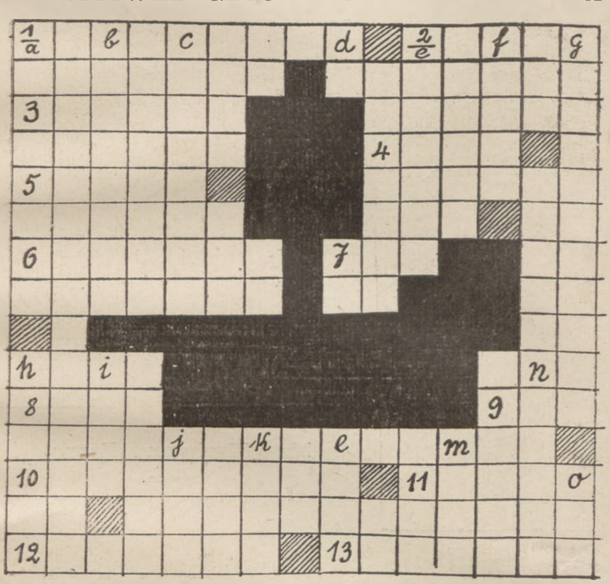
A kiedy na wschód zwrócisz swoje oczy
Zobaczysz **Oki** niespokojne nurty,
A jeszcze dalej potrzaskane burty
Niegdyś potężnej Japończyków floty.
Dzisiaj ich **Nawa** już dno morskie tłoczy
Do bojów więcej nie zdradza ochoty.

II.

A że „errare humanum est"
Więc **Sewastopol** z omyłką jest,
Wślad za nim idzie celtycka **Irlandia**,
A po niej zaraz półwysep **Normandia**.
Za **Gibraltarem** trudniejsze pojęcia:
Andalsness, **Pearl Harbour** były do przebrnięcia.
Lecz potem zato **Urugwaj** słoneczny
I sławny okręt, **Royal Oak** waleczny,
Sprawiły, że klasa nasza, chociaż się biedziła,
Przecież **„Singapur"** wśród świata odkryła".

W nagrodę za zręczne i kunsztowne rozwiązanie zadania, będziemy Wam przesyłać „Młodzież Morską" przez cały rok bezpłatnie.

KRZYŻÓWKA GEOGRAFICZNO-HISTORYCZNA



Poziomo: 1) Najwyższa góra Australii. 2) Rzeka w Szkocji. 3) Miasteczko w stanie Wyoming, nad rzeką Shoshone. 4) Port w Hiszpanii. 5) Prowincja w Chinach. 6) Postawa historyczna i życiowa, przeciwna romantyzmowi. 7) Miasto na Ukrainie. 8) Jezioro w Ameryce Półn. 9) Miasto portowe w Indiach. 10) Państwo w Ameryce. 11) Rzeka w Indiach. 12) Rzeka w Afryce Południowej. 13) Miasto w Persji.

Pionowo: a) Pustynia w Afryce. b) Miasto portowe w U. S. A., gdzie zginął bohater polski. c) Stan amerykański, w którym jest dużo Polaków. d) Rzeka na Syberii. e) Miasto w Mandżurii. f) Rzeka na Alasce. g) Prowincja hiszpańska. h) Prowincja w Indiach. i) Stolica państwa południowo-amerykańskiego. j) Miasto w stanie Nevada. k) Rzeka w Hiszpanii i Portugalii. l) Wyspa w Holenderskich Indiach Wschodnich. m) Nazwa królów w dawnym Peru. n) Francuska wyspa na Pacyfiku. o) Dopływ Wisły.

* * *

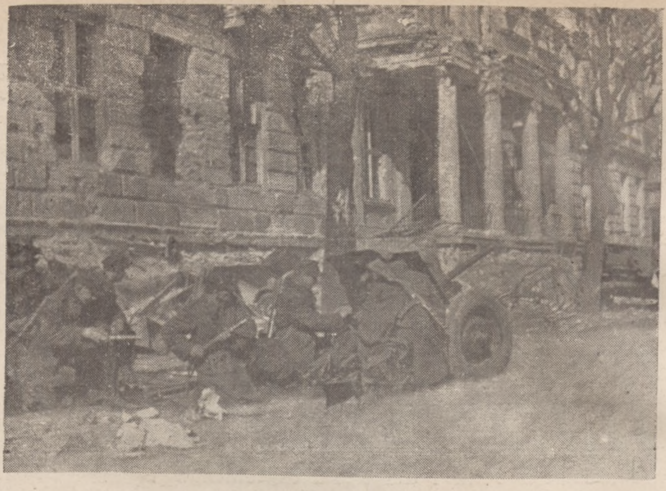
Za rozwiązanie dzisiejszych zadań Redakcja przeznacza kilka nagród książkowych.

REBUS





Pierwsi żołnierze polscy którzy dotarli do morza.



Z walk o Kołobrzeg.



Po ćwiczeniach.



Przejażdżka wieczorna.



Na „Mariuszu Zaruskim".

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

St. Srok., Warszawa. — Nowelka nieinteresująca, rozwlekła, poza tym dużo w niej błędów ortograficznych. Są jednak miejsca, świadczące o pewnym talencie literackim. Czytaj więc dużo, przemyśl i za kilka lat znów popróbuj szczęścia.

Klasa Va w Bronowicach Małych. — Dziękujemy za nadesłane życzenia i cieszymy się, że poświęcacie tak dużo czasu i energii na propagandę morza.

* * *

Półroczną prenumeratę „Młodzieży Morskiej" za nadesłane rozwiązanie, otrzymują: 1) Jurek Markiewicz, Przedbórz. 2) Jerzy Horbaczow, Gdynia 3) Janusz Englert, Gniezno.

ZDJĘCIA NASZYCH CZYTELNIKÓW.

Z ośrodka wyszkolenia morskiego Ligi Morskiej w Postominie otrzymaliśmy szereg zdjęć. Podajemy wyżej niektóre z nich.

Redakcja „Młodzieży Morskiej" poszukuje współpracowników w działach: modelarstwa okrętowego, żeglarstwa teoretycznego, sportu morskiego i rozrywek umysłowych.

Oferty, względnie zgłoszenia osobiste, codziennie między 13-tą i 14-tą, redakcja „Młodzieży Morskiej", Widok 10, II piętro.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Wacław Słabczyński. Układ graficzny i rysunki Włodzimierz Siwierski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 72 zł., dla członków Ligi 60 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Warszawa, Widok 24. B—06330.

Cena 12 zł.